



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

## Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

## À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>



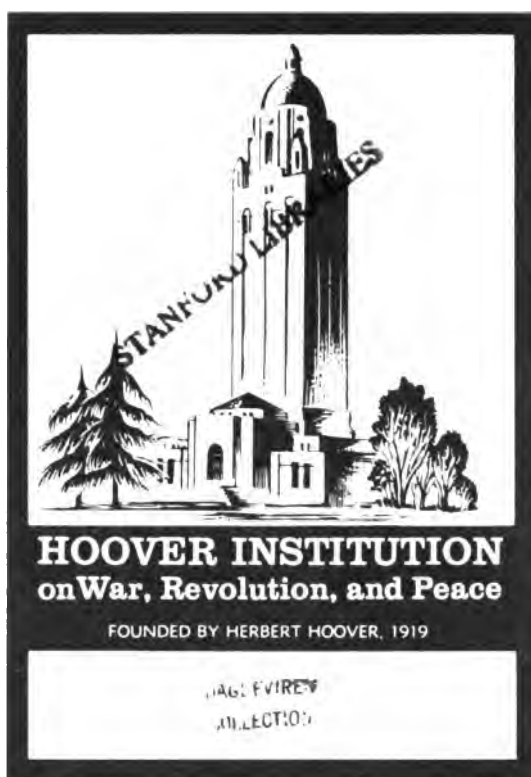
Turkey.

Réponse du Gouvernement impérial a la 16e  
demande de la Compagnie.

STANFORD LIBRARIES

HE  
3230  
C53A3T9  
NO. 16





**ARBITRAGE**

**ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN**

**ET**

**LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.**

---

**RÉPONSE**

**DU**

**GOUVERNEMENT IMPÉRIAL**

**A LA**

**16<sup>E</sup> DEMANDE DE LA COMPAGNIE.**

---

**PAIEMENT DES SOMMES DUES A LA COMPAGNIE**

**DU CHEF DES INTERRUPTIONS CAUSEES PAR LES INONDATIONS.**



**CONSTANTINOPLE.**

**IMPRIMERIE DU "LEVANT HERALD"**

**1903.**



**RÉPONSE**  
**DU**  
**GOUVERNEMENT IMPÉRIAL**  
**A LA**  
**16<sup>E</sup> DEMANDE DE LA COMPAGNIE.**

---

**PAIEMENT DES SOMMES DUES A LA COMPAGNIE**  
**DU CHEF DES INTERRUPTIONS CAUSEES PAR LES INONDATIONS.**

---

La question des inondations donne lieu, de la part de la Compagnie, à des réclamations successives.

Dans sa 7<sup>e</sup> demande, elle fait mention de deux interruptions • de l'exploitation qui se sont produites, l'une en 1895, par suite de la rupture d'un pont sur l'Arda, l'autre en 1902, par suite de la destruction de deux ponts sur l'Erghéné et de la partie de la ligne avoisinante.—Elle prétend que, pour le premier de ces deux sinistres, le Gouvernement avait reconnu l'obligation de prendre à sa charge les dépenses nécessitées par la reconstruction; elle invoque ce « précédent » pour réclamer les frais de la reconstruction résultant du second sinistre

Subsidiairement, la Compagnie conclut à ce que ces travaux soient assimilés à des agrandissements et elle réduit, en conséquence, le chiffre de ses prétentions aux 4/5.

Dans sa 16<sup>e</sup> demande, la Compagnie conclut au paiement, à titre de dommages-intérêts:

1<sup>re</sup>) d'une somme de 215,257 francs pour la perte de recettes éprouvée pendant les mois de Janvier, Février et Mars 1895, du chef de l'interruption de trafic causée par la rupture du pont de l'Arda;

2<sup>de</sup>) d'une somme de 120,818 francs pour la perte de recettes éprouvée pendant les mois de Février et Mars 1902, du chef de l'interruption de trafic causée par la destruction d'une partie de la ligne de Constantinople à Andrinople;

*au total 336,068 francs.*

Ajoutons que dans sa 19<sup>e</sup> demande, la Compagnie prétend que l'Article 4 de la Convention de 1885 ne doit pas être appliqué, lorsqu'il y a diminution des recettes du chef de l'interruption de l'exploitation par suite des inondations, vu que cette diminution est imputable au Gouvernement Impérial qui n'aurait pris aucune disposition pour régulariser les cours d'eau et n'aurait pas fait de dépenses appréciables pour empêcher la destruction des forêts ou les faire revivre. Cette demande tend purement et simplement à l'abrogation de l'Article 4.

Voilà bien des réclamations en vue du même objet.

Le principe sur lequel s'appuie l'adversaire pour conclure à la responsabilité de l'Etat, est absolument erroné. Nous en avons fait la démonstration complète dans la Réponse à la 7<sup>e</sup> demande de la Compagnie.



Les demandes contingentes sont donc, elles-mêmes, irrecevables et mal fondées.

1<sup>re</sup>.— La rupture du pont de l'Arda s'est produite en 1895. La Compagnie réclama, en 1896, à l'occasion de ce cas de force majeure, la somme de 607,000 francs pour la reconstruction du pont et 500,000 francs pour la perte éprouvée dans la diminution des recettes. Le Gouvernement Impérial contesta, de la façon la plus formelle, le principe même de cette réclamation, ainsi que cela résulte de diverses Lettres qui sont mentionnées à la Réponse du Gouvernement Impérial à la 7<sup>e</sup> demande de la Compagnie.

En 1897, la Compagnie sollicita, du Gouvernement Impérial, le règlement de diverses créances dont le total s'élevait, y compris l'affaire du pont de l'Arda, à 10,900,000 francs ou 476,000 Livres Turques. — Une transaction intervint entre les Parties ; la Compagnie accepta une réduction de 96,000 Livres Turques.—Il résulte des termes mêmes de la quittance délivrée par la Compagnie, à la date du 29 Mai/10 Juin 1898 (voir Annexe), que celle-ci n'avait plus « aucune « réclamation ni créance sur le Gouvernement Impérial, à quelque titre « et pour quelque cause que ce soit, du chef des créances plus haut « indiquées et donne au Gouvernement Impérial Ottoman et, spéciale- « ment, à toutes les Administrations de l'Etat, décharge complète, pleine « et entière de tous comptes, créances, réclamations, dommages-intérêts, « débours et intérêts énumérés plus haut et de la réduction de 96,000 « Livres Turques environ. »

Or, dans l'énumération des divers chefs de réclamations, figurait, à la lettre (G), la mention, pour la reconstruction du pont de l'Arda.

La Compagnie renonçait, par conséquent, à tous dommages et intérêts et à toutes réclamations antérieures à l'Arrangement tran-

*sactionnel de 1897 dans lequel se trouvait compris le sinistre de 1895.*

Prétendrait-elle cependant aujourd'hui que le dommage éprouvé du chef de ce sinistre, n'aurait été réparé qu'en partie par la voie du dit Arrangement transactionnel et notamment pour ce qui a trait à la reconstruction du pont, mais que la réparation du préjudice causé par la suspension de la circulation, lui aurait été réservée !

Il suffirait,— pour rappeler l'adversaire à une plus saine compréhension du respect dû aux règlements, en bonne foi, des questions litigieuses entre les Parties,—de reproduire les termes mêmes de sa protestation en date du 23. Juin 1893 (Pièces générales du dossier de la Compagnie, page 85); la Compagnie déclarait que :

« Pour rétablir la circulation des trains, ma Compagnie a re-  
« construit le pont de l'Arda, et a exécuté des travaux extraordi-  
« naires, bien qu'elle n'y fût point tenue »,

« Les frais causés par ce cas de force majeure, montent à la  
« somme de 607,144 francs et les dommages que ma Compagnie a  
« éprouvés par suite de la suspension de la circulation, s'élèvent à la  
« somme de 500,000 francs, soit au total 1,107,144 francs. »

Donc, la reconstruction du pont de l'Arda a été exécutée pour rétablir la circulation. C'est sur ce dommage, qui a pour titre : « la reconstruction du pont de l'Arda », que la Compagnie transige en 1897, en même temps que sur ses autres créances qu'elle déclare, dans le Quitus de 1898, renoncer à toutes réclamations généralement quelconques.

La Compagnie entendait-elle surprendre la religion du Gouvernement et obtenir de lui le règlement général de ces divers chefs de demandes, tout en se réservant, sans en formuler cependant la pensée, de revenir à charge à la première occasion, pour

faire revivre une réclamation réglée par transaction? De tels procédés ne s'analysent point. Ils semblent cependant devoir être généralisés dans toutes les réclamations de la Compagnie exploitante, et nous en avons retrouvé la preuve surtout dans sa première demande relative aux ports, quais et routes.

Nous n'avons donc point à insister sur cet argument qui renferme en lui-même les germes de sa condamnation.

Bornons-nous à relever la contradiction même dans les exagérations de la Compagnie : en 1895, elle réclamait du chef de ce second élément de préjudice, dans la reconstruction du pont de l'Arda, la somme de 500,000 francs ; en 1903, elle se contenterait, pour les mêmes causes, d'une somme de 215,250 francs,—ce qui semblerait annoncer, de la part de la Compagnie, un nouveau système de réclamation, système mixte, qui autoriserait l'affirmation que la différence de francs 284,750 (500,000—215,250), aurait été comprise dans le règlement transactionnel et que le surplus, soit francs 215,250, aurait été tacitement réservé.

MM. les Arbitres feront certainement justice d'une telle réclamation.

2.— La rupture des deux ponts de l'Erghéné s'est produite en 1902.

La Compagnie reconnaît, dans sa protestation en date du 3 Mai 1902 (voir Pièces générales, page 112, du dossier de la Compagnie) que *l'événement était dû à des circonstances de force majeure.* — Elle faisait cette même constatation dans sa protestation de 1895, relative au pont de l'Arda.

Nous ne saurions contester sur ce point le dire de la Compagnie,

*sactionnel de 1897 dans lequel se trouvait compris le sinistre de 1895.*

Prétendrait-elle cependant aujourd'hui que le dommage éprouvé du chef de ce sinistre, n'aurait été réparé qu'en partie par la voie du dit Arrangement transactionnel et notamment pour ce qui a trait à la reconstruction du pont, mais que la réparation du préjudice causé par la suspension de la circulation, lui aurait été réservée !

Il suffirait,—pour rappeler l'adversaire à une plus saine compréhension du respect dû aux règlements, en bonne foi, des questions litigieuses entre les Parties,—de reproduire les termes mêmes de sa protestation en date du 23 Juin 1893 (Pièces générales du dossier de la Compagnie, page 85); la Compagnie déclarait que :

« Pour rétablir la circulation des trains, ma Compagnie a re-  
« construit le pont de l'Arda, et a exécuté des travaux extraordi-  
« naires, bien qu'elle n'y fût point tenue »,

« Les frais causés par ce cas de force majeure, montent à la  
« somme de 607,144 francs et les dommages que ma Compagnie a  
« éprouvés par suite de la suspension de la circulation, s'élèvent à la  
« somme de 500,000 francs, soit au total 1,107,144 francs. »

Donc, la reconstruction du pont de l'Arda a été exécutée pour rétablir la circulation. C'est sur ce dommage, qui a pour titre : « la reconstruction du pont de l'Arda », que la Compagnie transige en 1897, en même temps que sur ses autres créances qu'elle déclare, dans le Quitus de 1898, renoncer à toutes réclamations généralement quelconques.

La Compagnie entendait-elle surprendre la religion du Gouvernement et obtenir de lui le règlement général de ces divers chefs de demandes, tout en se réservant, sans en formuler cependant la pensée, de revenir à charge à la première occasion, pour



faire revivre une réclamation réglée par transaction? De tels procédés ne s'analysent point. Ils semblent cependant devoir être généralisés dans toutes les réclamations de la Compagnie exploitante, et nous en avons retrouvé la preuve surtout dans sa première demande relative aux ports, quais et routes.

Nous n'avons donc point à insister sur cet argument qui renferme en lui-même les germes de sa condamnation.

Bornons-nous à relever la contradiction même dans les exagérations de la Compagnie : en 1895, elle réclamait du chef de ce second élément de préjudice, dans la reconstruction du pont de l'Arda, la somme de 500,000 francs ; en 1903, elle se contenterait, pour les mêmes causes, d'une somme de 215,250 francs,—ce qui semblerait annoncer, de la part de la Compagnie, un nouveau système de réclamation, système mixte, qui autoriserait l'affirmation que la différence de francs 284,750 (500,000—215,250), aurait été comprise dans le règlement transactionnel et que le surplus, soit francs 215,250, aurait été tacitement réservé.

MM. les Arbitres feront certainement justice d'une telle réclamation.

2.— La rupture des deux ponts de l'Erghéné s'est produite en 1902.

La Compagnie reconnaît, dans sa protestation en date du 3 Mai 1902 (voir Pièces générales, page 112, du dossier de la Compagnie) que *l'événement était dû à des circonstances de force majeure.* Elle faisait cette même constatation dans sa protestation de 1895, relative au pont de l'Arda.

Nous ne saurions contester sur ce point le dire de la Compagnie,

car il est certain que les inondations et les interruptions qui en sont la suite, sont dues à un cas fortuit de la nature.

Il y a donc lieu d'appliquer, dans l'espèce, les dispositions de l'Article 4 de la Convention de 1885, sur l'interprétation duquel on ne saurait concevoir de difficultés, depuis l'Arbitrage de 1888-89 qui en a fixé la portée d'une façon très précise.

Toutes les fois qu'une interruption de la circulation se sera produite par suite d'un cas de force majeure, la Compagnie n'en sera pas moins tenue de payer au Gouvernement Impérial le minimum de la rente kilométrique de 1,500 francs et elle ne pourra se rembourser de la différence que sur les excédents des recettes des exercices suivants.—Voilà le seul moyen réservé à la Compagnie par les stipulations des Parties, pour la réparation du dommage qui serait par elle éprouvé, du chef des interruptions causées par la force majeure (voir, sur ce point, les Réponses du Gouvernement Impérial à la 9<sup>e</sup> et à la 19<sup>e</sup> demandes de la Compagnie.

Aucun texte des Conventions en vigueur n'autorise la Compagnie exploitante à récupérer directement du Gouvernement concédant les différences qui pourraient se produire, d'une année à l'autre, dans les recettes du Chemin de fer, à la suite d'un événement dû à un cas fortuit.

En conséquence, la prétention de la Compagnie n'est pas plus fondée, en ce qui concerne le sinistre de 1902, que pour celui de 1895; nous sommes bien en présence *d'un cas de force majeure de la nature* ne pouvant donner lieu à aucun recours en indemnité contre l'Etat.

Ces mêmes considérations s'appliquent à la rupture du pont de l'Arda. C'est pourquoi, à supposer, par impossible, que MM. les Arbitres estiment que le dommage de ce dernier chef n'aurait pas

été compris dans le Règlement transactionnel de 1897, la réclamation de la Compagnie n'en serait pas plus fondée, puisqu'il s'agit bien, dans l'espèce, d'un cas de force majeure.

Mais, la Compagnie cherche à faire peser, sur le Gouvernement Impérial la responsabilité de ces événements:

parce que les inondations seraient causées uniquement par la non régularisation des cours d'eau et le déboisement des forêts;

parce que le Gouvernement aurait manqué à l'obligation de faire les dépenses nécessaires pour cette régularisation et pour éviter le déboisement des forêts;

parce qu'en tout état de cause, il est propriétaire des lignes et qu'en cette qualité, il doit supporter les conséquences des inondations, de même qu'il aurait à sa charge les dommages de guerre.

Nous avons vu, dans notre Réponse à la 7<sup>e</sup> demande de la Compagnie:

1) Que l'Etat n'a point, en principe, d'obligation relativement à la régularisation des cours d'eau et torrents, ainsi qu'au déboisement des forêts et qu'il n'en a contracté aucune envers la Compagnie; qu'il est en droit, au contraire, de dénier à celle-ci toute immixtion dans les actes d'Administration qu'il puise dans son pouvoir souverain;

2) Que le grief imputé au Gouvernement, du chef de la non régularisation des cours d'eau et du déboisement des forêts, ne peut être invoqué comme étant la cause directe et unique de la destruction des ouvrages, et que, par conséquent, les dommages de la Compagnie ne peuvent être considérés *comme la suite immédiate et nécessaire* des faits reprochés au Gouvernement; que des inondations s'étaient produites à une époque antérieure à la Concession

du Chemin de fer, ce qui prouve que les allégations de la Compagnie sont controuvées;

3) Que sa seule qualité de propriétaire des lignes ne saurait lui imposer la responsabilité des dommages de cette nature, car il est reconnu que l'Etat, bien que propriétaire du Chemin, ne répond aucunement des accidents, cas de force majeure, qui viendraient à détruire les travaux de la voie ferrée; c'est là un principe universellement admis dans la Doctrine et la Jurisprudence;

4) Qu'on ne saurait légitimement assimiler les conséquences des inondations, dues à un cas fortuit de la nature, aux dommages pouvant résulter de l'état de guerre, si tant est que ces dommages puissent incomber à l'Etat;

5) Que les dommages réclamés par la Compagnie ont pu avoir d'autres causes et, notamment, l'insuffisance des ouvertures des ouvrages d'art, le niveau de la plate-forme en certains points et les défauts de l'entretien.

Rappelons que la construction des lignes, après les inondations de 1842 et de 1865, avait été entreprise par la Société Impériale, sous la surveillance et le contrôle de la Compagnie exploitante, et qu'étant donnée la liaison d'intérêts des deux Sociétés, cette construction fut exécutée, dans leur intérêt commun, avec la plus grande économie dans la dépense, en conformité des stipulations intervenues entre elles (1), ce qui comportait naturellement,

---

(1) Le cinquième paragraphe de l'Article 1<sup>er</sup> de la Convention Additionnelle relative à la Construction, du 17 Avril 1869 (page 65), est ainsi conçu : « La Compagnie exploitante a reconnu et admis que, sans nuire à la solidité, la construction serait faite partout sans luxe et avec les plus grands ménagements dans la dépense. — A cet effet, elle a admis notamment que les ponts sur les cours d'eau pourraient être établis en bois, avec culées en maçonnerie, et que les bâtiments de service de toutes sortes, gares, stations, maisons de garde, etc., pourraient également être établis en bois, sauf dans les parties où, avec une faible augmentation de dépense, on pourrait les construire en maçonnerie ».



pour la Compagnie, la nécessité en cours d'exploitation de faire les travaux urgents pour assurer la circulation.

En 1890, la Compagnie exploitante procéda, après l'exécution des parachèvements dont elle avait la charge, à la réception sans réserves des lignes concédées, ce qui implique bien qu'elle considérait que les ouvertures d'ouvrages étaient suffisantes à cette époque, et que, dans tous les cas, elle assumait l'obligation de faire face aux exigences du service public de transport dont elle avait obtenu la Concession.

Il tombe sous le sens qu'on ne trouverait certainement point de Compagnie au monde qui songeât à imposer à l'État la réparation des dommages pouvant résulter d'un événement de force majeure.—Mais, la Compagnie exploitante va plus loin : créée par le concessionnaire originaire, Baron de Hirsch, elle stipule, d'accord avec la Société sœur de construction, que la plus stricte économie serait observée dans l'exécution de l'entreprise : elle tient, avant tout, à assurer à qui de droit d'énormes bénéfices ! Elle se réserve au fond de réclamer ultérieurement à l'Etat concédant les frais nécessaires pour la réfection de la voie, afin de combler les lacunes qui seraient la conséquence du ménagement dans la dépense ; en fait, elle s'avise de présenter, dans le présent Arbitrage, la note à payer au Gouvernement et n'hésite point à requérir, pour des modifications à apporter au tracé, le dépôt, à titre de provision, de sommes importantes !

Pour suivre la Compagnie dans ses récriminations exorbitantes, il faudrait ne tenir aucun compte de l'historique des relations de l'Etat et des deux Compagnies concessionnaires, ne tenir aucun compte surtout de la bonne foi qui doit présider à l'examen des rapports juridiques établis et des principes les plus certains de la législation spéciale aux Chemins de fer.

Telle est, cependant, la position prise par la Compagnie exploitante, tels sont les arguments invoqués à l'appui de la demande.

Nous concluons, en conséquence, que cette demande est mal fondée ;

que les conséquences de la suspension de la circulation, par suite du cas de force majeure, doivent être appréciés d'après les règles posées dans l'Article 4 de la Convention du 22 Décembre 1885;

que la Compagnie a reconnu elle-même, dans ses différentes mises en demeure, qu'il s'agissait bien là de circonstances dues à la force majeure;

Nous ajouterons,—sans entrer dans l'examen même des chiffres donnés par la Compagnie que nous contestons absolument,—qu'indépendamment des motifs d'ordre juridique et moral exposés dans les présentes Conclusions, la demande de la Compagnie ne saurait être accueillie par la Justice, pour cette raison que les dommages et intérêts revendiqués constituent un manque à gagner *ou lucrum cessans* et que *la Loi Ottomanè n'autorise la réparation d'un tel dommage que s'il y a dol de la part du débiteur*, ce qui certes ne peut être invoqué dans le présent cas (Article 106 du Code de Procédure Civile Ottoman).

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

Le Gouvernement Impérial conclut à ce qu'il plaise à la Commission Arbitrale :

Débouter la Compagnie de sa demande et la condamner aux dépens.

Sous toutes réserves de compléter ou de modifier les présentes

Conclusions responsives, d'ajouter toutes nouvelles demandes et, généralement, sous réserve de tous droits du Gouvernement Impérial.

Constantinople, le 1/14 Septembre 1903.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman

(Signé :) ALEXANIAN.

« SALEM.

« BONNET.





---

## ANNEXE.

---

# QUITUS.

---

Je soussigné, A. Grosholz, Directeur de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux, déclare, au nom de la Compagnie, ce qui suit :

Comme il résulte de notre déclaration datée du 17 Novembre 1897, sub N° 2,018, qui a été présentée au Ministère du Commerce et des Travaux Publics, les créances de notre Compagnie sur le Gouvernement Impérial, se résument comme ci-dessous :

A.— Pour les transports militaires effectués à crédit jusqu'au 31 Août 1897 (n. s.);

B.— Pour les travaux d'agrandissement et autres travaux exécutés pour le compte du Gouvernement Impérial, jusqu'au 31 Décembre 1893 (n. s.);

C.— Pour différents trains spéciaux mis en circulation, sur la demande et pour compte du Gouvernement Impérial;

D.— Pour solde dû sur les annuités de l'emprunt afférent aux années 1888, 1890, 1891, 1892, et 1893;

E.— Pour intérêts, jusqu'au 31 Décembre 1897;

F.— Pour préjudices éprouvés par la Compagnie du fait des restrictions apportées par la Commission Militaire de Moustapha-Pacha, dans la libre circulation du matériel roulant;

G.— Pour la reconstruction du pont de i'Arda

Le ~~montant~~ de nos créances énumérées plus haut s'élève, d'après notre compte, au total ~~de 10,900,000~~ francs, soit 476,000 Livres Turques environ. Toutefois, afin de les régler transactionnellement, nous avons consenti, par notre libre consentement, à réduire nos créances à la somme de trois cent quatre-vingt mille Livres Turques, en opérant une réduction de 96,000 Livres Turques environ, aux conditions suivantes.

La redevance due par la Compagnie au Gouvernement Impérial, pour la ligne d'Uskub-Zibestché et pour les locations des terrains et magasins, pour les années de 1893, 1894, et 1895, soit 18,059 Livres Turques, sera déduite du montant transactionnel; de la sorte, la créance de la Compagnie se trouve réduite au chiffre de Livres Turques 361,941 (trois cent soixante et un mille neuf cent quarante et une Livres. Turques) dont les 100,000 Livres Turques nous seront payées dans un délai de dix jours à partir du présent acte, et le solde, soit 261,941 Livres Turques, nous seront payées, au fur et à mesure, sur les versements de l'indemnité de guerre grecque.

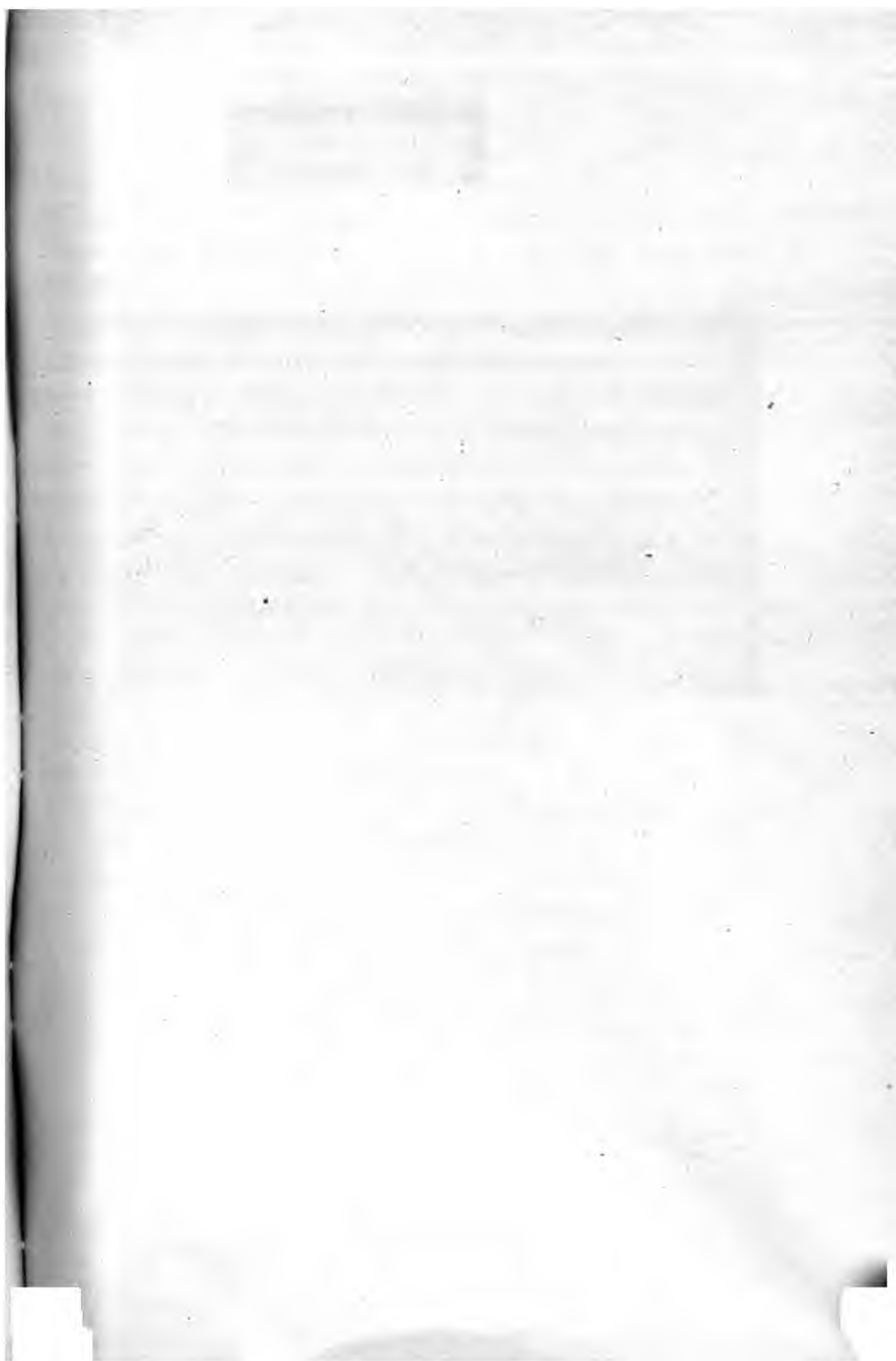
Ce mode d'arrangement transactionnel a été également accepté par l'adé Impérial de S. M. I. le SULTAN, communiqué par deux Lettres Vézirielles datées des 6 et 18 Novembre 1313.

Par conséquent, nous réservant de donner quittance lors du paiement du solde du montant transactionnel, soit 361,941 Livres Turques, je déclare, par le présent acte, n'avoir aucune réclamation ni créance sur le Gouvernement Impérial, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, du chef des créances plus haut indiquées, et donne au Gouvernement Impérial Ottoman et, spécialement à toutes les Administrations de l'Etat, décharge complète, pleine et entière de tous nos comptes, créances, réclamations, dommages-intérêts, débours et intérêts, énumérés plus haut, et de la réduction de 96,000 Livres Turques environ.

Constantinople, le 29 Mai /10 Juin 1314/1898.

*Le Directeur*

(Signé:) A. GROSHOLZ.







[REDACTED]

UT 99

[REDACTED]

**STAMPED DEDUCTIONS**

To avoid fine, this book should be returned on  
or before the date last stamped below

SSM-3-73-35982

--	--	--



100-3527  
100-3527  
100-3527



